



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 60**

7 Μαρτίου 2005

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 41

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των Π.Δ./των 324/1996, 76/1998 και 180/1998.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. α. τις διατάξεις των άρθρων 3 και 4 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού δικαίου» (Α΄ 34), όπως αυτές έχουν αντικατασταθεί και τροποποιηθεί αντιστοίχως με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 και με τα άρθρα 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 και 22 του Ν. 2789/2000 (Α΄ 21),

β. το άρθρο 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄137), όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ Α΄ 154) όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38)

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού,

3. Την υπ' αριθμ. 383/2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Άρθρο 1 :
Πεδίο εφαρμογής

1. Με τις διατάξεις του παρόντος επιχειρείται η θέσπιση κανόνων σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 «για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων» (ΕΕ L 237/25 της 24.8.1991) και 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 «σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (ΕΕ L 143/70 της 27.6.1995), όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 «για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων» (ΕΕ L 75/1 της 15.2.2001) και 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 «για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (ΕΕ L 75/27 της 15.3.2001) καθώς και προς την Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 «σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας» (ΕΕ L 75/29 της 15.3.2001)

2. Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό Αθηνών, του τραμ και των ηλεκτροκινήτων σιδηροδρόμων Αθηνών - Πειραιώς

Άρθρο 2 :
Ορισμοί (άρθρο 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει, άρθρο 2 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει και άρθρο 2 Οδηγίας 2001/14)

Για την εφαρμογή του παρόντος, νοούνται ως:

1. Άδεια: η έγκριση που χορηγείται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε μια επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ιδιότητά της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης.

2. Αιτών: η αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση ή και διεθνής ένωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και οι φορτωτές, οι παραγγελιοδόχοι μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών για την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ελληνική επικράτεια.

3. Αστικές και προαστιακές υπηρεσίες: υπηρεσίες μεταφορών που εξυπηρετούν τις ανάγκες ενός αστικού κέντρου ή μιας αστικής περιοχής, καθώς και τις ανάγκες μεταφορών ανάμεσα στο εν λόγω κέντρο ή περιοχή και τα προάστιά τους.

4. Ατύχημα: κάθε απρόβλεπτο ξαφνικό περιστατικό ή αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με ζημιογόνες συνέπειες, ιδίως συγκρούσεις τρένων, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε διαβάσεις, πρόκληση ζημίας σε πρόσωπα από τη λειτουργία του τροχαίου υλικού, πυρκαγιά.

5. Δήλωση δικτύου: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες

και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει επίσης τις πληροφορίες που απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης χωρητικότητας.

6. Διαχειριστής υποδομής: η εταιρεία του άρθρου 5 παράγρ. 1 του παρόντος που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής.

7. Διεθνής ένωση: κάθε ένωση δύο τουλάχιστον σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών.

8. Διεθνής υπηρεσία φορτίου: υπηρεσίες μεταφορών, στις οποίες ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο εν λόγω συρμός μπορεί να συνενώνεται ή να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.

9. Δίκτυο: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ο Διαχειριστής υποδομής.

10. Κατανομή: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από το Διαχειριστή υποδομής.

11. Κορεσμένη υποδομή: τμήμα υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά το συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.

12. Περιφερειακές υπηρεσίες: υπηρεσίες μεταφορών που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής.

13. Πίνακας δρομολογίων: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

14. Σιδηροδρομική διαδρομή: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

15. Σιδηροδρομική επιχείρηση: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και της οποίας η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Περιλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

16. Σιδηροδρομική υποδομή: το σύνολο των στοιχείων που αναφέρονται στο Παράρτημα 1, μέρος Α του κανονισμού 2598/1970 της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 1970 (ΕΕ L 278/165 23.12.1970) περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργανώσεως του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 1108/1970 (ΕΕ L 130/138 15.6.1970), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, εκτός από την τελευταία περίπτωση, η οποία, για τους σκοπούς και μόνο της παρούσας Οδηγίας θα διατυπωθεί ως εξής «Κτίρια για την εξυπηρέτηση της υποδομής». Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή: η παραπάνω Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας και ανήκει, κατά κυριότητα ή κατά χρήση κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, στον ΟΣΕ ΑΕ καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.

17. Συμφωνία-πλαίσιο: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του Διαχειριστή υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

18. Συντονισμός: η διαδικασία με την οποία ο Διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύσουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.

19. Σχέδιο ανάπτυξης χωρητικότητας: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής που προτείνονται από το Διαχειριστή υποδομής για την ελάφρυνση των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός τμήματος υποδομής ως κορεσμένης υποδομής.

20. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο οποίο ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης.

21. Χωρητικότητα υποδομής: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μία συγκεκριμένη περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Άρθρο 3: Αρχές λειτουργίας (άρθρα 4 και 5 παρ. 1 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λειτουργούν υπό καθεστώς διαχειριστικής, διοικητικής, οικονομικής και λογιστικής αυτοτέλειας και τηρούν λογαριασμούς χωριστούς από εκείνους του κράτους.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λειτουργούν υπό καθεστώς αυτοτέλειας όσον αφορά τη διεύθυνση, τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό διοικητικό, οικονομικό και λογιστικό έλεγχο, έχοντας, ιδίως, τη δυνατότητα να καταρτίζουν προϋπολογισμούς και να έχουν στοιχεία ενεργητικού και λογαριασμούς χωριστά από τα αντίστοιχα του κράτους.

2. Στη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εφαρμόζονται οι αρχές που διέπουν τις εμπορικές εταιρείες, ακόμη και όσον αφορά τις επιβαλλόμενες από το κράτος υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας καθώς και τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτει η επιχείρηση με τις αρμόδιες κρατικές αρχές.

3. Ο Διαχειριστής υποδομής, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος, τηρώντας τις αρχές και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου VI του παρόντος, έχει την ευθύνη της δικής του διαχείρισης, διοίκησης και εσωτερικού ελέγχου.

Άρθρο 4: Επενδυτικά και χρηματοδοτικά σχέδια (άρθρο 5 παρ. 2 και 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν το πρόγραμμα των δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων. Το

πρόγραμμα αυτό καταρτίζεται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται οι λοιποί στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, καθορίζονται τα μέσα με τα οποία επιτυγχάνονται οι στόχοι αυτοί.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν ιδίως:

α. να συνιστούν, με μία ή περισσότερες άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διεθνή ένωση

β. να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση με την επιφύλαξη του Κεφαλαίου ΙΙΙ

γ. να ελέγχουν την παροχή και την εμπορία των υπηρεσιών τους και να καθορίζουν τις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών με την επιφύλαξη του κανονισμού 1191/69/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από τον Κανονισμό 1893/91/ΕΟΚ περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

δ. να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις ίδιες αγορές.

ε. να αυξάνουν το μερίδιο αγοράς τους, να δημιουργούν νέες τεχνολογίες και υπηρεσίες και να εφαρμόζουν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης.

στ. να δραστηριοποιούνται σε τομείς που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Άρθρο 5: Διαχωρισμός διαχείρισης υποδομής και μεταφορικής δραστηριότητας (άρθρο 6 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο ΟΣΕ ιδρύει ανώνυμη εταιρεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1, παρ. 3 του Ν. 2366/1995, του άρθρου 4, παρ. 4 του Ν. 2671/1998 και του Κ.Ν. 2190/1920, με την επωνυμία «Εθνικός Διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής Α.Ε - Ε.ΔΙ.Σ.Υ». Η εταιρεία αυτή ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Έχει ιδίως την ευθύνη της συντήρησης και μεριμνά για τη βελτίωση και επέκταση της Σιδηροδρομικής υποδομής και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 του Ν. 2671/1998 (Α΄ 289) (εφεξής ο «Διαχειριστής υποδομής»).

Διαχειριστής της υποδομής παραμένει ο ΟΣΕ ΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 παράγρ. 2 και 5 του Π.Δ/τος 324/1996 μέχρι τη σύσταση της παραπάνω εταιρείας

2. Ο εταιρικός σκοπός του Διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να περιλαμβάνει καμία άλλη δραστηριότητα πλην της διαχείρισης και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και της διαχείρισης των συναφών επενδύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος, ο Διαχειριστής υποδομής λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 1 παρ. 5 του Ν. 2671/1998.

3. Με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ του ΟΣΕ ΑΕ ως κυρίου της Σιδηροδρομικής Υποδομής και του Διαχειριστή υποδομής, και εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα θέματα που αφορούν τη διαχείριση και εκμετάλλευση της υποδομής και τα τυχόν ανταλλάγματα που οφείλονται από το Διαχειριστή υποδομής στον ΟΣΕ ΑΕ.

4. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο ΟΣΕ ΑΕ ιδρύει μία ή περισσότερες ανώνυμες εταιρείες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1, παρ. 3 του Ν. 2366/1995, του άρθρου 4, παρ. 4 του Ν. 2671/1998 και του Κ.Ν. 2190/1920, στις οποίες εκχωρούνται τα δικαιώματα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών επιβατών και φορτίου. Οι ως άνω εταιρείες υποχρεούνται να λάβουν άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 41 έως 47 του παρόντος το αργότερο εντός δώδεκα (12) μηνών από την ίδρυσή της.

Άρθρο 6: Αρμοδιότητες του Διαχειριστή υποδομής (άρθρα 7 παρ. 4 και 8 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος, ο Διαχειριστής υποδομής καταρτίζει επιχειρηματικό πρόγραμμα το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το πρόγραμμα αυτό καταρτίζεται με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση και ανάπτυξη της υποδομής και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής ασκεί επίσης, με γνώμονα την ίση μεταχείριση και το δημόσιο συμφέρον, τις παρακάτω αρμοδιότητες:

α. υπολογίζει, τιμολογεί, επιβάλλει και εισπράττει τέλος χρήσης της οικείας υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν την υποδομή αυτή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο VI του παρόντος,

β. λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο VII του παρόντος,

γ. κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπεται από τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 7: Ανάπτυξη και ασφάλεια της υποδομής (άρθρο 7 παρ. 2, 3 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής, ο ΟΣΕ ΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 παράγρ. 2 και 6 του Π.Δ/τος 324/1996, καταρτίζει, εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, προδιαγραφές κατασκευής της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού καθώς και κανόνες ασφαλείας, που εγκρίνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η συμμόρφωση του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προς τις απαιτήσεις τις παραγράφου 1 πιστοποιείται από κάθε φορέα διαπιστευμένο από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (ΕΣΥΔ, Ν. 2231/1994, Α΄ 139) ή από άλλο διαπιστευμένο φορέα πιστοποίησης κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και με την επιφύλαξη των άρθρων 73, 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ, μπορεί να χορηγείται επαρκής χρηματοδότηση για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Διαχειριστή υποδομής, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

4. Ατυχήματα που οφείλονται σε ελλιπή συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές και κανόνες της παραγράφου 1 του παρόντος διερευνώνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με σκοπό κυρίως τη διαπίστωση και αξιολόγηση των τεχνικών και άλλων όρων που προκάλεσαν το περιστατικό αυτό. Η αρμοδιότητα της εν λόγω υπηρεσίας είναι ανεξάρτητη από αρμοδιότητες άλλου οργάνου ή αρχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Άρθρο 8: Οικονομική εξυγίανση (άρθρο 9 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τηρούν και δημοσιεύουν λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης και ετήσιες καταστάσεις ενεργητικού και παθητικού για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Τα κονδύλια που καταβάλλονται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζονται χωριστά στους λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν άλλες υπηρεσίες μεταφορών ή άλλα θέματα.

2. Με απόφαση της γενικής συνέλευσης του ΟΣΕ ΑΕ, συστήνεται στο πλαίσιο της οικονομικής του διοίκησης, χωριστός λογαριασμός απόσβεσης των χρεών. Στο παθητικό του λογαριασμού αυτού μεταφέρονται όλα τα δάνεια που έχει συνάψει ο ΟΣΕ ΑΕ, μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, τόσο για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων όσο και για την κάλυψη υπερβάσεων δαπανών εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών μεταφορών ή από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Τα χρέη που προέρχονται από δραστηριότητες θυγατρικών δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη, συμπεριλαμβανομένων των χρεών που τυχόν προέλθουν από τη δραστηριότητα του Διαχειριστή υποδομής.

4. Για την εξάλειψη των χρεών της παραγράφου 1 μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις, στο πλαίσιο των άρθρων 73, 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Άρθρο 9: Όροι πρόσβασης (άρθρο 10 Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει)

1. Οι διεθνείς ενώσεις στις οποίες συμμετέχει σιδηροδρομική επιχείρηση νομίμως εγκατεστημένη και λειτουργούσα στην Ελλάδα, έχουν δικαίωμα πρόσβασης και διέλευσης, για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ της Ελλάδας και των λοιπών κρατών μελών στα οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις των εν λόγω ενώσεων.

2. Οι διεθνείς ενώσεις στις οποίες δεν συμμετέχει σιδηροδρομική επιχείρηση νομίμως εγκατεστημένη και λειτουργούσα στην Ελλάδα, έχουν μόνο δικαίωμα διέλευσης για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ των κρατών μελών στα οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις των εν λόγω ενώσεων.

3. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι νομίμως εγκατεστημένες σε κράτος μέλος χορηγείται, με δίκαιους όρους, δικαίωμα πρόσβασης ως ακολούθως:

(α) στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων,

(β) στο ελληνικό τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 10 και στο Παράρτημα I του άρθρου 49 του παρόντος, για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφορών εμπορευμάτων,

(γ) από την 15 Μαρτίου 2008, δικαίωμα πρόσβασης στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.

4. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι νομίμως εγκατεστημένες σε κράτος μέλος παρέχεται, κατά τρόπο αμερόληπτο, η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με τις υπό (α), (β) και (γ) της προηγούμενης παραγράφου σιδηροδρομικές δραστηριότητες και οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες. Οι σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της αγοράς.

5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχει αναλάβει την παροχή διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, συνάπτει τις αναγκαίες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοδοτικές συμφωνίες με το Διαχειριστή υποδομής, προκειμένου να ρυθμίζεται ο έλεγχος της κυκλοφορίας και τα θέματα ασφαλείας που αφορούν τις μεταφορές αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 10: Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών

1. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών συνιστάται από τα παρακάτω στοιχεία:

α) σιδηροδρομικές γραμμές, όπως εμφαίνονται στους χάρτες του παραρτήματος I του άρθρου 49 του παρόντος,

β) παρακαμπτήριες διαδρομές, όπου ενδείκνυται, ιδίως για την παράκαμψη κορεσμένης υποδομής κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος. Όπου προσφέρονται οι διαδρομές αυτές, η συνολική διάρκεια της διαδρομής διασφαλίζεται, όσο είναι εφικτό,

γ) σιδηροδρομική πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες και σε άλλες θέσεις και εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης από και προς αυτούς,

δ) σιδηροδρομική πρόσβαση προς και από λιμένες, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα I του άρθρου 49 του παρόντος, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης.

2. Οι γραμμές πρόσβασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περίπτωση γ) και δ) του παρόντος άρθρου, καλύπτουν, σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα της διαδρομής, το κατά περίπτωση μεγαλύτερο μήκος μεταξύ μιας απόστασης 50χλμ ή του 20% της διαδρομής στις σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 περίπτωση α) του παρόντος άρθρου

Άρθρο 11: Δήλωση δικτύου
(άρθρο 3 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συντάσσει και δημοσιεύει Δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους το οποίο καθορίζεται από το Διαχειριστή υποδομής και δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της δήλωσης αυτής. Η Δήλωση αυτή ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

2. Η Δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Το περιεχόμενο της Δήλωσης δικτύου περιλαμβάνει τουλάχιστον τα αναφερόμενα στο Παράρτημα III του άρθρου 49 του παρόντος.

3. Η Δήλωση δικτύου δημοσιεύεται σε δύο ημερήσιες οικονομικές εφημερίδες το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος για χωρητικότητα υποδομής.

Άρθρο 12: Υπηρεσίες
(άρθρο 5 Οδηγίας 2001/14)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στις υπηρεσίες, που περιγράφονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος, σημείο 2, παρέχονται χωρίς διακρίσεις. Οι αιτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να απορρίπτονται μόνον εφόσον υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε συνθήκες αγοράς.

2. Όταν ο Διαχειριστής υποδομής παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος, σημείο 3, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν ευρύτερο φάσμα των απαριθμούμενων στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος, σημείο 4, βοηθητικών υπηρεσιών, από το Διαχειριστή υποδομής ή από άλλους προμηθευτές. Ο Διαχειριστής υποδομής δεν υποχρεούται να παράσχει τις υπηρεσίες αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Άρθρο 13: Καθορισμός και είσπραξη τελών
(άρθρο 4 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής, καθορίζει τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, τα κριτήρια αναπροσαρμογής καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε διάκριση μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι παραπάνω κανόνες και κριτήρια εγκρίνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά τον υπολογισμό αυτό, λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι αποστάσεις που διανύονται, η σύνθεση του συρμού, καθώς και παράγοντες όπως η ταχύτητα, το φορτίο ανά άξονα, η χρονική περίοδος και ο βαθμός χρήσης της υποδομής.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής καθορίζει, με βάση τους παραπάνω κανόνες, το τέλος που οφείλεται από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση για τη χρήση της υποδομής και προβαίνει στην είσπραξή του.

3. Ο Διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών μελών, προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτική λειτουργία σιδηροδρομικών υπηρεσιών που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής. Επιδιώκεται, ειδικότερα, η εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου και της αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί, στο πλαίσιο των διατάξεων του παρόντος, να συνεργάζεται και να ιδρύει οργανισμούς με τους αντίστοιχους φορείς άλλων κρατών μελών.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 2, ο Διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το εφαρμοζόμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου. Εξασφαλίζει επίσης ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταβάλλουν ισότιμα και αμερόληπτα τέλη για υπηρεσίες ισότιμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη συμφωνούν με τους κανόνες που καθορίζονται στη Δήλωση δικτύου.

5. Ο Διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 14 : Κόστος υποδομής και λογαριασμοί
(άρθρο 6 Οδηγίας 2001/14)

1. Οι λογιστικοί λογαριασμοί του Διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζουν τουλάχιστον, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και επί εύλογο χρονικό διάστημα, τα έσοδα από τα τέλη της υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική χρηματοδότηση έναντι των δαπανών υποδομής.

2. Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τους χρήστες, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, με συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 15 και 16, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να αναλάβει να ισοσκελίσει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

3. Με κοινή συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αφενός του Διαχειριστή υποδομής και αφετέρου του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, διάρκειας τουλάχιστον τριών ετών, παρέχονται στο Διαχειριστή υποδομής κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής. Κατά την επιλογή των κινήτρων αυτών δίνεται η δέουσα προσοχή σε θέματα ασφαλείας, συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής. Οι όροι της κοινής συμφωνίας, η οργάνωση των πληρωμών και ο επιμερισμός κόστους που συμφωνούνται για την παροχή των κινήτρων στο Διαχειριστή υποδομής καλύπτουν όλη τη διάρκεια της συμφωνίας και αναπροσαρμόζονται περιοδικά με βάση τη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 15: Αρχές χρέωσης
(άρθρο 7 Οδηγίας 2001/14)

1. Τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καταβάλλονται στο Διαχειριστή υποδομής και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής παρέχει στους χρήστες της υποδομής όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη. Ειδικότερα, πρέπει να είναι σε θέση να αιτιολογήσει ότι τα τέλη υποδομής που επιβάλλονται σε κάθε επιχείρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη Δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 5 του παρόντος άρθρου και του άρθρου 16, το τέλος για τις υπηρεσίες του Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Το τέλος υποδομής μπορεί να περιλαμβάνει χρέωση για την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Κατά τον υπολογισμό του τέλους υποδομής, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη το περιβαλλοντικό κόστος.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5, μπορούν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε σχέση με τη χρονική περίοδο στην οποία αυτές αναφέρονται. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη των τελών υποδομής, πρέπει να σχετίζονται με τις δαπάνες που προκύπτουν στην παροχή των υπηρεσιών.

7. Η παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος, σημείο 2, δεν καλύπτεται από το παρόν άρθρο. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, κατά τον καθορισμό των τιμών για τις αναφερόμενες στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος, σημείο 2, υπηρεσίες, λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση που επικρατεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές όσον αφορά τον ανταγωνισμό.

8. Το τέλος για τις πρόσθετες και βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχει ο Διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με το Παράρτημα IV του άρθρου 49 του παρόντος σημεία 3 και 4, σχετίζεται με το κόστος παροχής τους, το οποίο υπολογίζεται βάσει του πραγματικού επιπέδου χρήσης.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής, τα οποία δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του Διαχειριστή υποδομής, που συνδέονται με την συντήρηση.

Άρθρο 16: Παρεκκλίσεις από τις αρχές χρέωσης (άρθρο 8 Οδηγίας 2001/14)

1. Με απόφαση του Διαχειριστή υποδομής, που εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορούν να επιβληθούν υψηλότερα τέλη από αυτά που προκύπτουν βάσει των κανόνων χρέωσης του προηγούμενου άρθρου, ώστε να εξασφαλισθεί η ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για το Διαχειριστή υποδομής, υπό την προϋπόθεση ότι οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέπουν. Το θεσπιζόμενο σύστημα χρέωσης ακολουθεί αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίου.

2. Για συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα στο μέλλον ή για προγράμματα τα οποία ολοκληρώθηκαν μετά τις 15 Μαρτίου 1986, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει ή να εξακολουθεί να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα σχέδια αυτά αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα και δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί διαφορετικά. Η ρύθμιση αυτή της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

3. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, ο Διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει ότι τα οριακά και μέσα τέλη για ισοδύναμες χρήσεις της υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο Διαχειριστής υποδομής οφείλει να αποδεικνύει στη Δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να αποκαλυφθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

4. Σε περίπτωση τροποποίησης των ουσιωδών στοιχείων του συστήματος τελών το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο Διαχειριστής υποδομής δημοσιοποιεί τις τροποποιήσεις τουλάχιστον τρεις μήνες πριν τις θέσει σε εφαρμογή.

Άρθρο 17: Εκπτώσεις (άρθρο 9 Οδηγίας 2001/14)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82, 86 και 87 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 16 παράγραφος 3 του παρόντος, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το Διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Οι εκπτώσεις αντανακλούν μόνο την εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών που επιτυγχάνεται πραγματικά για το Διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του επιπέδου έκπτωσης, δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Κατ' εξαίρεση της παραγράφου 2, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να εισάγει καθεστώς προσιτό σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ροές παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή τη χρησιμοποίηση γραμμών των οποίων η χρήση είναι σημαντικά χαμηλότερη από την επιθυμητή.

4. Οι εκπτώσεις μπορούν να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Για όμοιες υπηρεσίες εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων.

Άρθρο 18: Συστήματα αποζημίωσης για το ανεξόφλητο περιβαλλοντικό κόστος, το κόστος ατυχημάτων και το κόστος υποδομής (άρθρο 10 Οδηγίας 2001/14)

1. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση του Διαχειριστή υποδομής, μπορεί να προβλεφθεί χρονικώς περιορισμένο σύστημα κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, το οποίο καλύπτει το αποδεδειγμένα ανεξόφλητο περιβαλλοντικό κόστος λόγω ρύπανσης, το κόστος των ατυχημάτων που δεν καλύπτονται ασφαλιστικά και το κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων

μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

2. Εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση αυτή πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους τελικούς χρήστες.

3. Η απόφαση της παραγράφου 1 περιλαμβάνει, με τη μορφή παραρτήματος, τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και τους υπολογισμούς που εκτελούνται. Πρέπει ειδικότερα να μπορεί να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς να γίνονται διακρίσεις.

4. Το επιβληθέν σύστημα αποζημίωσης οφείλει να είναι συμβατό με τα άρθρα 73, 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 19: Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων
(άρθρο 11 Οδηγίας 2001/14)

1. Το σύστημα χρέωσης υποδομής, το οποίο προβλέπεται στα άρθρα 13 έως και 17 του παρόντος, ενθαρρύνει, μέσω συστήματος επιδόσεων, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το Διαχειριστή υποδομής, να ελαχιστοποιούν τη διατάραξη και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το εν λόγω σύστημα επιδόσεων μπορεί να θεσπίζει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διατάραξη και πριμοδότηση της επίδοσης που είναι καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

Άρθρο 20: Τέλος δέσμευσης μεταφορικής
ικανότητας (άρθρο 12 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει τέλος για χωρητικότητα που δεσμεύεται, αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό πρέπει να παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής υποχρεούται, μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από την υποβολή σχετικής αίτησης, να αναφέρει σε κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνή ένωση τη χωρητικότητα υποδομής που έχει κατανεμηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Άρθρο 21: Δικαιώματα χωρητικότητας
(άρθρο 13 Οδηγίας 2001/14)

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από το Διαχειριστή υποδομής και δεν μπορεί να μεταβιβασθεί από το λήπτη σε άλλη επιχείρηση. Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω χορήγηση χωρητικότητας υποδομής.

2. Με την επιφύλαξη της επόμενης παραγράφου, το δικαίωμα χρήσης εξειδικευμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

3. Κάθε αιτών μπορεί να συνάπτει με το Διαχειριστή υποδομής συμφωνία - πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 25 του παρόντος, για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή, για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

4. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του Διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας ορίζονται συμβατικά, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος προεδρικού Διατάγματος.

Άρθρο 22: Κατανομή χωρητικότητας
(άρθρο 14 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής καθιερώνει κανόνες κατανομής χωρητικότητας και εφαρμόζει τις σχετικές διαδικασίες κατανομής, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο Ρυθμιστικό Φορέα. Ειδικότερα, ο Διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το Κοινοτικό δίκαιο.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχονται.

Άρθρο 23: Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας
υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(άρθρο 15 Οδηγίας 2001/14).

1. Ο Διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους ομολόγους του των άλλων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, και άλλων κρατών, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής που διασχίζει περισσότερα του ενός δίκτυα. Στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής, για την οποία ενημερώνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οργανώνονται διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, ιδίως εντός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών όπως ορίζεται στο άρθρο 10 και το Παράρτημα Ι του άρθρου 49 του παρόντος, και καθορίζονται οι κατάλληλες διαδικασίες για την πραγματοποίησή τους.

2. Οι αποφάσεις που αφορούν κατανομή χωρητικότητας για διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες λαμβάνονται από εκπροσώπους των Διαχειριστών υποδομής.

3. Οι συνεργαζόμενοι Διαχειριστές υποδομής μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας, καθώς και τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, να λαμβάνουν δημοσιότητα. Περαιτέρω, οι ως άνω Διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανάγκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου κατόπιν αιτήματος που προβλέπεται στο άρθρο 31. Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες Διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 24:
Αιτούντες (άρθρο 16 Οδηγίας 2001/14)

1. Οι αιτήσεις για τη χορήγηση χωρητικότητας υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις διεθνείς ενώσεις αυτών.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει στους αιτούντες την κατάθεση εγγυητικής επιστολής προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αυτοί διαθέτουν την απαραίτητη οικονομική επιφάνεια για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση της υποδομής. Η επιβαλλόμενη εγγύηση πρέ-

πει να είναι εύλογη, διαφανής, να μην εισάγει διακρίσεις και να ανταποκρίνεται στο εύρος της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας του αιτούντος.

3. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 δημοσιεύονται ως μέρος των αρχών κατανομής στη Δήλωση δικτύου και κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 25: Συμφωνίες - πλαίσιο
(άρθρο 17 Οδηγίας 2001/14)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 της συνθήκης ΕΚ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία - πλαίσιο μεταξύ του Διαχειριστή υποδομής και κάθε αιτούντος, η οποία καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χορηγούμενης χωρητικότητας υποδομής για χρονικό διάστημα πέραν της μιας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Δεν περιλαμβάνεται σε αυτή λεπτομερής περιγραφή σιδηροδρομικών διαδρομών.

2. Κάθε συμφωνία-πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο Ρυθμιστικό Φορέα του άρθρου 38 του παρόντος. Η έγκριση μπορεί να συνοδεύεται από την επιβολή, εκ μέρους του Ρυθμιστικού Φορέα, όρων και αιρέσεων. Αν ο Ρυθμιστικός Φορέας δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός από την κοινοποίηση σ' αυτόν της συμφωνίας - πλαίσιο και όλων των σχετικών εγγράφων, τεκμαίρεται η έκδοση εγκριτικής απόφασης.

3. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν μπορούν να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες. Σε κάθε συμφωνία-πλαίσιο, λαμβάνεται πρόνοια για την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της, ώστε να καθίσταται δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Δεν αποκλείεται η πρόβλεψη κυρώσεων σε περίπτωση μονομερούς λύσης της συμφωνίας χωρίς σπουδαίο λόγο.

4. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, για πέντε έτη. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερη ή μεγαλύτερη χρονική περίοδο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Χρονική περίοδος μεγαλύτερη των πέντε (5) ετών δικαιολογείται από την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων. Χρονική περίοδος μεγαλύτερη των δέκα (10) ετών είναι δυνατή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων.

5. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, οι βασικές αρχές κάθε συμφωνίας-πλαίσιο είναι διαθέσιμες σε κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Άρθρο 26: Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής (άρθρο 18 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο Παράρτημα V του άρθρου 49 του παρόντος.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους ενδιαφερομένους Διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών, για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων. Προσαρμογές στον πίνακα δρομολογίων γίνονται μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

Άρθρο 27: Αίτηση
(άρθρο 19 Οδηγίας 2001/14)

1. Οι αιτούντες υποβάλλουν αίτηση στο Διαχειριστή υποδομής και ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Κεφάλαιο VI.

2. Τα αιτήματα που αφορούν τον πίνακα δρομολογίων υποβάλλονται σύμφωνα με τις προθεσμίες που προβλέπονται στο Παράρτημα V του άρθρου 49 του παρόντος.

3. Κάθε αιτών που έχει συνάψει συμφωνία - πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

4. Οι αιτούντες δύνανται να ζητούν από το Διαχειριστή υποδομής χωρητικότητα υποδομής που να διασχίζει περισσότερα του ενός δίκτυα. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος προκειμένου να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο Διαχειριστή υποδομής.

5. Ο Διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει, από κοινού με άλλους αρμόδιους Διαχειριστές υποδομής, ότι για χωρητικότητα υποδομής που διασχίζει περισσότερα του ενός δίκτυα, οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση σε οποιονδήποτε οργανισμό έχουν τυχόν συστήσει οι Διαχειριστές υποδομής για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 28: Χρονικός προγραμματισμός
(άρθρο 20 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί στο μέτρο του δυνατού όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς που επιβάλλονται στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες χρονικού προγραμματισμού και συντονισμού, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες, αλλά μόνον σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στα άρθρα 30 και 32.

3. Ο Διαχειριστής υποδομής παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις διεθνείς ενώσεις τους χρονική περίοδο ενός μηνός για να εκθέσουν τις απόψεις τους σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων.

Άρθρο 29: Διαδικασία συντονισμού
(άρθρο 21 Οδηγίας 2001/14)

1. Σε περίπτωση που, κατά τη διαδικασία χρονικού προγραμματισμού του προηγούμενου άρθρου ανακύψουν αντικρουόμενα αιτήματα, ο Διαχειριστής υποδομής προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων και να επιτυγχάνει την επίλυση τυχόν διαφορών.

2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί, εντός ευλόγων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη Δήλωση δικτύου. Κατά τη διατύπωση των αρχών αυτών, λαμβάνεται ιδίως υπόψη η δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών καθώς και η επίδραση που μπορεί να έχουν τυχόν τροποποιήσεις σε άλλους Διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 30:
Κορεσμένη χωρητικότητα
(άρθρο 22 Οδηγίας 2001/14)

1. Όταν, μετά το συντονισμό των διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυ-

νατόν να ικανοποιηθούν τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο Διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το στοιχείο της υποδομής, για το οποίο συμβαίνει αυτό, ως κορεσμένο. Κορεσμένη χαρακτηρίζεται επίσης η υποδομή που προβλέπεται ότι θα παρουσιάσει στο εγγύς μέλλον ανεπαρκή χωρητικότητα.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο Διαχειριστής υποδομής προβαίνει σε ανάλυση χωρητικότητας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 33, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 34.

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται στο άρθρο 15 παρ.4 του παρόντος δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικά αποτελέσματα και η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί επιπλέον να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4. Με απόφαση του Διαχειριστή υποδομής, που εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη η κοινωνική σημασία ορισμένης υπηρεσίας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Τα ως άνω κριτήρια προτεραιότητας καθορίζονται από το Διαχειριστή υποδομής με βάση την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Σε κάθε όμως περίπτωση δίνεται προτεραιότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που μπορεί να χορηγηθεί στο Διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύψει από την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου. Για τον καθορισμό της αποζημίωσης αυτής, λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι επιπτώσεις του ανωτέρου αποκλεισμού σε άλλα κράτη μέλη.

5. Η σημασία των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, και ιδιαίτερα των διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, πρέπει να εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας.

6. Οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη, περιλαμβάνονται στη Δήλωση δικτύου.

Άρθρο 31: Έκτακτα Αιτήματα
(άρθρο 23 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, εντός πέντε εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να έχουν ως αποδέκτες όλους τους αιτούντες που μπορεί να επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη χωρητικότητα αυτή.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί επιπλέον χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί ταχέως σε προβλέψιμα έκτακτα αιτήματα χωρητικότητας. Τα ίδια ισχύουν στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

Άρθρο 32: Εξειδικευμένη υποδομή
(άρθρο 24 Οδηγίας 2001/14)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών υπηρεσιών που έχουν τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, να χαρακτηρίζει μία υποδομή ως ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 της συνθήκης ΕΚ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής. Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα και όταν το τροχαίο υλικό έχει τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για τη λειτουργία του στη συγκεκριμένη γραμμή.

3. Τυχόν χαρακτηρισμός της υποδομής σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, περιγράφεται στη Δήλωση δικτύου.

Άρθρο 33: Ανάλυση χωρητικότητας
(άρθρο 25 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής προβαίνει σε ανάλυση χωρητικότητας, στην οποία καθορίζονται οι περιορισμοί χωρητικότητας υποδομής και τυχόν συμφορήσεις που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας και προτείνονται μέτρα για να μειωθούν οι συμφορήσεις αυτές και να ικανοποιηθούν πρόσθετα αιτήματα.

2. Η ανάλυση λαμβάνει υπόψη την υποδομή, τις λειτουργικές διαδικασίες, τη φύση των διαφορετικών υπηρεσιών που εκτελούνται και την επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα μέτρα που λαμβάνονται περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των υπηρεσιών, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις στην υποδομή.

3. Η ανάλυση χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 34: Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας
(άρθρο 26 Οδηγίας 2001/14)

1. Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση μιας ανάλυσης χωρητικότητας, ο Διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας. Το σχέδιο αυτό καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της σχετικής κορεσμένης υποδομής, και περιλαμβάνει:

α) τους λόγους της συμφόρησης

β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας

γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους - ωφέλειας των αναφερομένων πιθανών μέτρων, το εν λόγω σχέδιο καθορίζει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει τέλος σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4, στις περιπτώσεις που:

α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ή

β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

4. Ωστόσο, ο Διαχειριστής υποδομής δύναται να συνεχίσει να εισπράττει το εν λόγω αντίτιμο, εφόσον:

α) το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν μπορεί να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει, ή

β) οι επιλογές που έχει στη διάθεσή του δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοπιστωτική άποψη.

Άρθρο 35: Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών
(άρθρο 27 Οδηγίας 2001/14)

1. Ο Διαχειριστής υποδομής απαιτεί, ιδίως για κορεσμένη υποδομή, την αποδέσμευση σιδηροδρομικής διαδρομής η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από την οριακή ποσόστωση που έχει καθορισθεί στη Δήλωση δικτύου, εκτός εάν η ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους που δεν εξαρτώνται από την επιχείρηση.

2. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει στη Δήλωση δικτύου, τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρήσης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

Άρθρο 36: Χωρητικότητα υποδομής για
προγραμματισμένη συντήρηση
(άρθρο 28 Οδηγίας 2001/14)

Οι επιπτώσεις στη χωρητικότητα υποδομής από εργασίες συντήρησης λαμβάνονται υπόψη από το Διαχειριστή υποδομής κατά τη διαδικασία κατάρτισης δρομολογίου.

Άρθρο 37: Ειδικά μέτρα
για την περίπτωση διατάραξης
(άρθρο 29 Οδηγίας 2001/14)

1. Σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο Διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα προσήκοντα μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για το σκοπό αυτό, ο Διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης στο οποίο απαριθμούνται οι διάφοροι δημόσιοι φορείς που θα πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση σοβαρών συμβάντων ή σοβαρής διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης.

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης λόγω βλάβης η οποία εμποδίζει προσωρινά τη χρήση της υποδομής, είναι δυνατόν να τροποποιούνται τα δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση μέχρι την αποκατάσταση του συστήματος. Ο Διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητά από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τα μέσα που κρίνει ως πλέον κατάλληλα για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΚΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 38: Ρυθμιστικός Φορέας
(άρθρο 30 Οδηγίας 2001/14)

1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο Ρυθμιστικός Φορέας επιβλέπει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή Ανταγωνισμού για κάθε πιθανολογούμενη παραβίαση.

3. Κάθε αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στο Ρυθμιστικό Φορέα, εάν πιστεύει ότι έχει υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή ότι έχει με οποιονδήποτε άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαιτέρως εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής σχετικά με:

α) τη Δήλωση δικτύου,

β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει,

γ) τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματά της,

δ) το καθεστώς χρέωσης,

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών υποδομής που απαιτούνται ή μπορεί να απαιτούνται να καταβληθούν,

στ) το πιστοποιητικό ασφάλειας και την επιβολή και παρακολούθηση των κανόνων και προδιαγραφών ασφαλείας,

ζ) τις συμφωνίες-πλαίσιο.

4. Ο Ρυθμιστικός Φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το Διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο VI και δεν εισάγουν διακρίσεις.

5. Ο Ρυθμιστικός Φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από το Διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση

6. Ο Ρυθμιστικός Φορέας αποφασίζει επί των προσφυγών και λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθώνεται η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από την περιέλευση σ' αυτόν όλων των πληροφοριών. Ο Ρυθμιστικός Φορέας μπορεί να αποφασίζει και αυτοδικαίως για τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά. Κάθε απόφαση του Ρυθμιστικού Φορέα είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία.

7. Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο Ρυθμιστικός Φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του Διαχειριστή υποδομής είτε ζητά τροποποίηση της απόφασης αυτής κάνοντας τις σχετικές υποδείξεις.

Άρθρο 39: Συνεργασία των Ρυθμιστικών Φορέων
(άρθρο 31 Οδηγίας 2001/14)

Ο Ρυθμιστικός Φορέας ανταλλάσσει πληροφορίες με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών μελών της Κοινότητας, όσον αφορά το έργο του καθώς και τις αρχές και πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη των αποφάσεών του, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων των Ρυθμιστικών φορέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 40: Πιστοποίηση ασφαλείας
(άρθρο 32 Οδηγίας 2001/14)

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη ή πρόκειται να εγκατασταθεί στην επικράτεια της χώρας, καθώς και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που ασκεί το δικαίωμα πρόσβασης ή διέλευσης στην Εθνι-

κή Σιδηροδρομική Υποδομή, οφείλει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας.

2. Για να αποκτήσει το πιστοποιητικό ασφαλείας, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να αποδεικνύει ότι το προσωπικό που απασχολεί για να κινεί και να συνοδεύει τους συρμούς, έχει την απαραίτητη εκπαίδευση ώστε να μπορεί να συμμορφώνεται με τους κανόνες κυκλοφορίας που εφαρμόζει ο Διαχειριστής υποδομής και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις ασφαλείας που του επιβάλλονται κατά την κίνηση των συρμών. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει επίσης να αποδεικνύει ότι το τροχαίο υλικό που συνθέτει τους συρμούς έχει πιστοποιηθεί και ελεγχθεί από το Διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με τους κανόνες λειτουργίας που ισχύουν για τη χρησιμοποιούμενη υποδομή.

3. Το πιστοποιητικό ασφαλείας εκδίδεται από το Διαχειριστή υποδομής. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ειδικότερες προϋποθέσεις και λεπτομέρειες για την έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας σχετικά με τις τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και τις απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται για το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης.

4. Κατά παρέκκλιση της προηγούμενης παραγράφου, πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών αναγνωρίζονται, εφόσον πληρούνται οι όροι της παραγράφου 3 του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ:
ΑΔΕΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Άρθρο 41: Πεδίο εφαρμογής Εξαιρέσεις (άρθρα 1, 3 και 15 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα υποχρεούνται να λάβουν άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εν λόγω άδεια ισχύει για το σύνολο του Κοινοτικού εδάφους.

2. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης άδειας που του υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

3. Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τους αρμόδιους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύουν και στην Ελλάδα.

4. Από την υποχρέωση της παραγράφου 1 εξαιρούνται, οι επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον μεταφορές φορτίου σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

5. Η άδεια που χορηγείται σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δίνει από μόνη της και πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Άρθρο 42: Γενικές προϋποθέσεις άδειας (άρθρο 5 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Για να λάβει Άδεια, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, να αποδεικνύει ότι είναι σε θέση να πληροί ορισμένες απαιτήσεις εντιμότητας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής ικανότητας και κάλυψης της αστικής ευθύνης, όπως αυτές καθορίζονται στα άρθρα 43 έως και 47 του παρόντος Διατάγματος.

2. Κάθε επιχείρηση παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες κατά την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση άδειας καθώς και σε κάθε άλλη χρονική στιγμή εφόσον της ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη παράγραφο 1 του άρθρου 47 του παρόντος.

3. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης, οι αιτούντες θα πρέπει να υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι του άρθρου 49 του παρόντος, καθώς και τα αποδεικτικά αυτών έγγραφα. Επιπλέον οι αιτούντες προσκομίζουν τα ακόλουθα:

α. πιστοποιητικά ποινικού μητρώου των νομίμων εκπροσώπων του αιτούντος.

β. πιστοποιητικά ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.

γ. πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως.

δ. πιστοποιητικό περί μη θέσεως σε εκκαθάριση.

ε. αντίγραφα ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

στ. οργανόγραμμα.

Συμπληρωματικά έγγραφα και πιστοποιητικά καθώς και σχετικές με την κατάθεση της αίτησης άδειας λεπτομέρειες μπορούν να ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 43: Φερεγγυότητα

1. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητα για τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται όταν έχει κηρυχθεί σε πτώχευση ή έχει τεθεί υπό αναγκαστική διαχείριση ή εκκαθάριση, ή όταν εκκρεμεί πτωχευτικός συμβιβασμός.

2. Η προϋπόθεση της φερεγγυότητας, για τα αρμόδια για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρόσωπα ή για τα πρόσωπα που ορίζονται από το καταστατικό ή με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της επιχείρησης ότι εκπροσωπούν τη σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν πληρούται, όταν συντρέχει ένας από τους παρακάτω λόγους:

α) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών, για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απάτη, κλοπή, πλαστογραφία, ληστεία και αλητεία.

β) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή, τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας της εμπορικής νομοθεσίας.

γ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων της ασφαλιστικής ή εργατικής νομοθεσίας ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων, καθ' υποτροπή.

δ) τελεσίδικη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου ή εξ αμελείας των διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών.

ε) στην περίπτωση επιχείρησης η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες, αμετάκλητη ποινική καταδίκη σε στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον τριών μηνών για παραβάσεις εκ δόλου και εξ αμελείας των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας και του τελωνειακού κώδικα ή οποιαδήποτε ποινική καταδίκη για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων καθ' υποτροπή.

Άρθρο 44: Χρηματοοικονομική επιφάνεια
(άρθρο 7 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι απαιτήσεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική επιφάνεια πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, για περίοδο 12 μηνών.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αίτηση για άδεια συνοδεύεται τουλάχιστον από τα στοιχεία που ορίζονται στο τμήμα Α του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 49 του παρόντος.

Άρθρο 45: Επαγγελματική ικανότητα
(άρθρο 8 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Οι απαιτήσεις που αφορούν την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν:

α) η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση και τις απαραίτητες γνώσεις ή /και την πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης.

β) τα μέλη του προσωπικού ασφαλείας, και ιδίως οι οδηγοί, διαθέτουν όλες τις απαιτούμενες ικανότητες και γνώσεις, και

γ) το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και η οργάνωσή της μπορούν να εξασφαλίσουν υψηλό επίπεδο λειτουργικής ασφάλειας.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αίτηση για άδεια συνοδεύεται τουλάχιστον από τα στοιχεία που ορίζονται στο τμήμα Β του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 49 του παρόντος.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβάλλονται ώστε να αποδεικνύεται ότι το προσωπικό διαθέτει τις απαιτούμενες ικανότητες και γνώσεις ανάλογα με την ειδικότητά του.

Άρθρο 46: Κάλυψη αστικής ευθύνης
(άρθρο 9 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή να έχει προβεί σε ανάλογες ρυθμίσεις, ώστε να καλύπτεται από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους.

2. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως από ζημίες οι οποίες προκαλούνταιαπό την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια για τις εξής περιπτώσεις:

α. θανατηφόρος τραυματισμός προσώπων

β. τραυματισμός προσώπων

γ. υλικών ζημιών οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης)

δ. υλικών ζημιών σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή)

ε. ζημίες σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες/εγκαταστάσεις

3. Στα ανώτατα όρια ασφάλισης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα στο ασφαλιστήριο ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτό.

Ατυχήματα ή ζημίες που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

Βάσει των ασφαλιστηρίων συμβάσεων οι ασφαλιστικές εταιρείες θα υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημιώσεις για τα ως άνω περιστατικά τα οποία προξενούνται από τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και εφ' όσον τα ασφαλιστέα γεγονότα λάβουν χώρα κατά την διάρκεια και στα πλαίσια της εκτέλεσης των συμβατικών της υποχρεώσεων-δρομολογίων.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η ασφάλιση αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

α. για υλικές ζημίες (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων : 20.000 ευρώ ανά περιστατικό

β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο : 200.000 ευρώ ανά περιστατικό

γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτημα από τον αριθμό των παθόντων : 1.000.000 ευρώ ανά περιστατικό

δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ' ελάχιστον 5.000.000 ευρώ

5. Η ασφαλιστική εταιρεία θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγείρεται τυχόν κατά του ΟΣΕ ή και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση ευθύνης τους ή συνυπευθυνότητας τους στη βλάβη ή ζημία από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι καλύπτονται από το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, θα καταβάλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία θα καταβάλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων κλπ. που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών.

Άρθρο 47: Ισχύς της άδειας - Έλεγχος -
Ανάκληση - Αναστολή
(άρθρα 10 και 11 Οδηγίας 95/18 όπως ισχύει)

1. Η άδεια είναι αόριστης διάρκειας και ισχύει για όσο

χρόνο η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζονται με το παρόν Διάταγμα. Η χορηγούμενη άδεια περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκλησή της.

2. Εφόσον ανακύψουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τον αν μία αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια, πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Διατάγματος και ιδίως του άρθρου 42, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί, οποτεδήποτε, να εξετάσει αν πράγματι πληρούνται αυτές οι απαιτήσεις. Εφόσον από την εξέταση αυτή προκύψει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις, τότε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αναστέλλει ή ανακαλεί τη χορηγηθείσα άδεια.

3. Σε περίπτωση που το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες για την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Διατάγματος από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία χορηγήθηκε άδεια από φορέα άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το φορέα αυτό για τη διαπίστωση των παραπάνω αμφιβολιών.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται επειδή η επιχείρηση δεν πληροί τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να χορηγεί προσωρινή άδεια μέχρις ότου η σιδηροδρομική επιχείρηση αναδιοργανωθεί οικονομικά εφόσον, ύστερα από επιθεώρηση, προκύπτει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού ασφαλείας. Η προσωρινή άδεια που χορηγείται δεν μπορεί να έχει ισχύ πέραν του εξαμήνου από την ημερομηνία έκδοσής της.

5. Εάν μια σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι μήνες ή δεν την αρχίσει μέσα σε έξι μήνες από τη χορήγηση της άδειας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αποφασίσει ότι απαιτείται η υποβολή νέας αίτησης ή ότι η άδεια αναστέλλεται. Στην περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει να της χορηγηθεί μεγαλύτερη προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα των υπηρεσιών που θα παρέχει.

6. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επανεξετάσει χορηγηθείσα άδεια σε περίπτωση νομικής μεταβολής της επιχείρησης ιδίως δε σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών ή απόσχισης ενός τμήματος της επιχείρησης. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

7. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, όπως από υπηρεσία μεταφοράς φορτίου σε μεταφορά επιβατών, υποβάλλει την άδειά της στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για επανεξέταση.

8. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακαλεί την άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης κατά της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική διαδικασία ή έχει εκδοθεί απόφαση αναγκαστικής εκκαθάρισης ή αναγκαστικής διαχείρισης ή πτωχευτικού συμβιβασμού, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

9. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μία άδεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ: ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 48 : Κατάργηση διατάξεων

1. Από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, καταργούνται τα Προεδρικά Διατάγματα 324/96, 76/98 και 180/98 υπό την επιφύλαξη των οριζομένων στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του παρόντος.

2. Οι ισχύουσες εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν ιδίως τις ειδικές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τις απαιτήσεις ασφαλείας για το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης, τις διατάξεις που αφορούν την υγεία, την ασφάλεια, τις κοινωνικές προϋποθέσεις και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών, εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, στο μέτρο που είναι συμβατές με το παρόν Διάταγμα και την λοιπή Κοινοτική νομοθεσία.

3. Κάθε άλλη διάταξη που είναι αντίθετη προς τις διατάξεις του παρόντος καταργείται.

Άρθρο 49: Παραρτήματα

Παράρτημα I

ΛΙΜΕΝΕΣ

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers
Gent/Gand
Zeebrugge/Zeebruges

DANMARK

Ålborg
Århus
Esbjerg
Fredericia
København
Nyborg
Odense

DEUTSCHLAND

Brake
Bremen/Bremerhaven
Brunsbüttel
Cuxhaven
Emden
Hamburg
Kiel
Lübeck
Nordenham
Puttgarden
Rostock
Sassnitz
Wilhelmshaven
Wismar

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολη
Ελευσίνα
Πάτρα
Πειραιάς
Θεσσαλονίκη
Βόλος

ESPAÑA

Algeciras
Almería
Barcelona
Bilbao
Cartagena-Escombreras
Gijón
Huelva
Tarragona
Valencia
Vigo

FRANCE

Bayonne
Bordeaux
Boulogne
Calais
Cherbourg
Dunkerque
Fos-Marseille
La Rochelle
Le Havre
Nantes
Port-la-Nouvelle
Rouen
Sète
St Nazaire

IRELAND

Cork
Dublin

ITALIA

Ancona
Bari
Brindisi
C. Vecchia
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

LUXEMBOURG

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen

ÖSTERREICH

PORTUGAL

Leixões
Lisboa
Setúbal
Sines

SUOMI/FINLAND

Hamina
Hanko
Helsinki
Kemi
Kokkola
Kotka
Oulu
Pori
Rauma
Tornio
Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg
Helsingborg
Luleå
Malmö
Norrköping
Oxelösund
Stockholm
Trelleborg-Ystad
Umeå

UNITED KINGDOM

Όλοι οι λιμένες με σιδηροδρομική σύνδεση

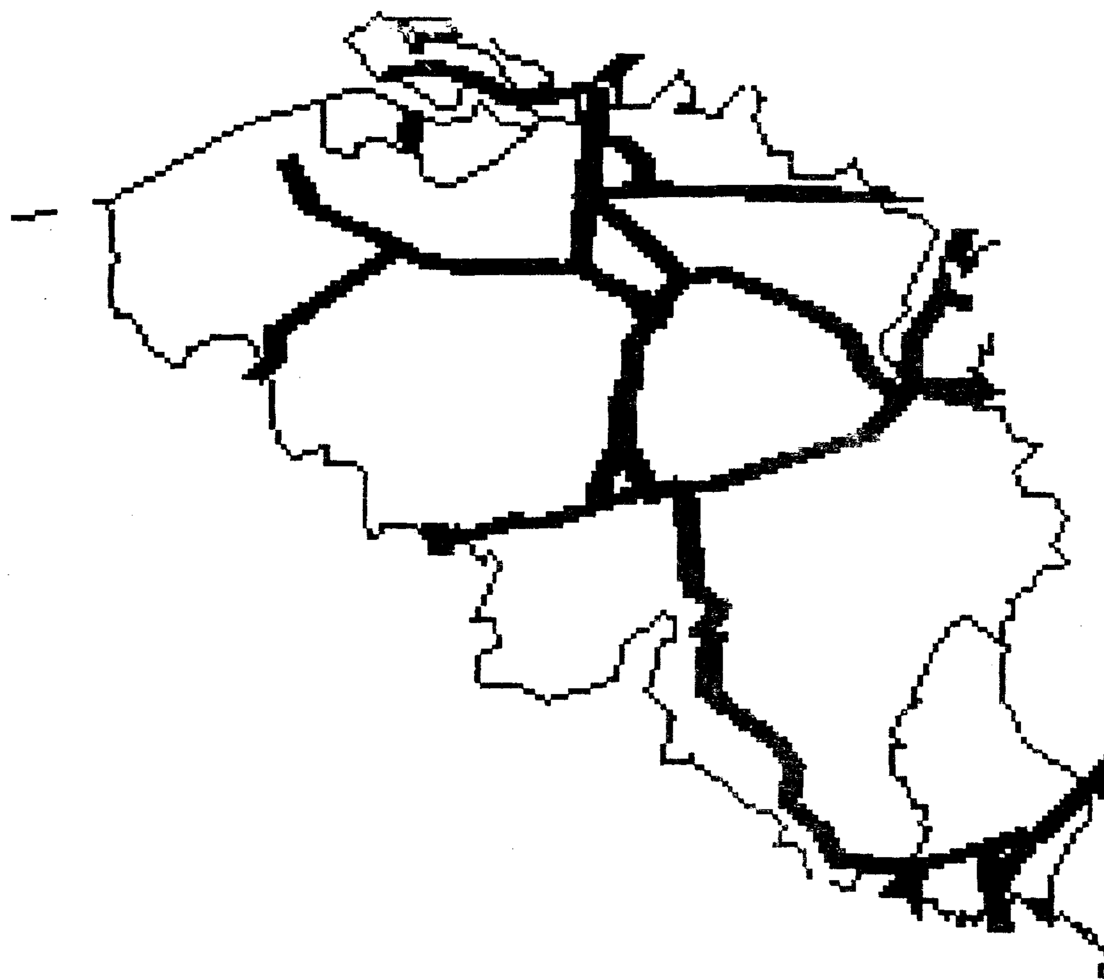


RTTFM Art. 10a (1) a. 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG

⟷ Οι σιδηροτροχιές αναδιαρθρώνονται

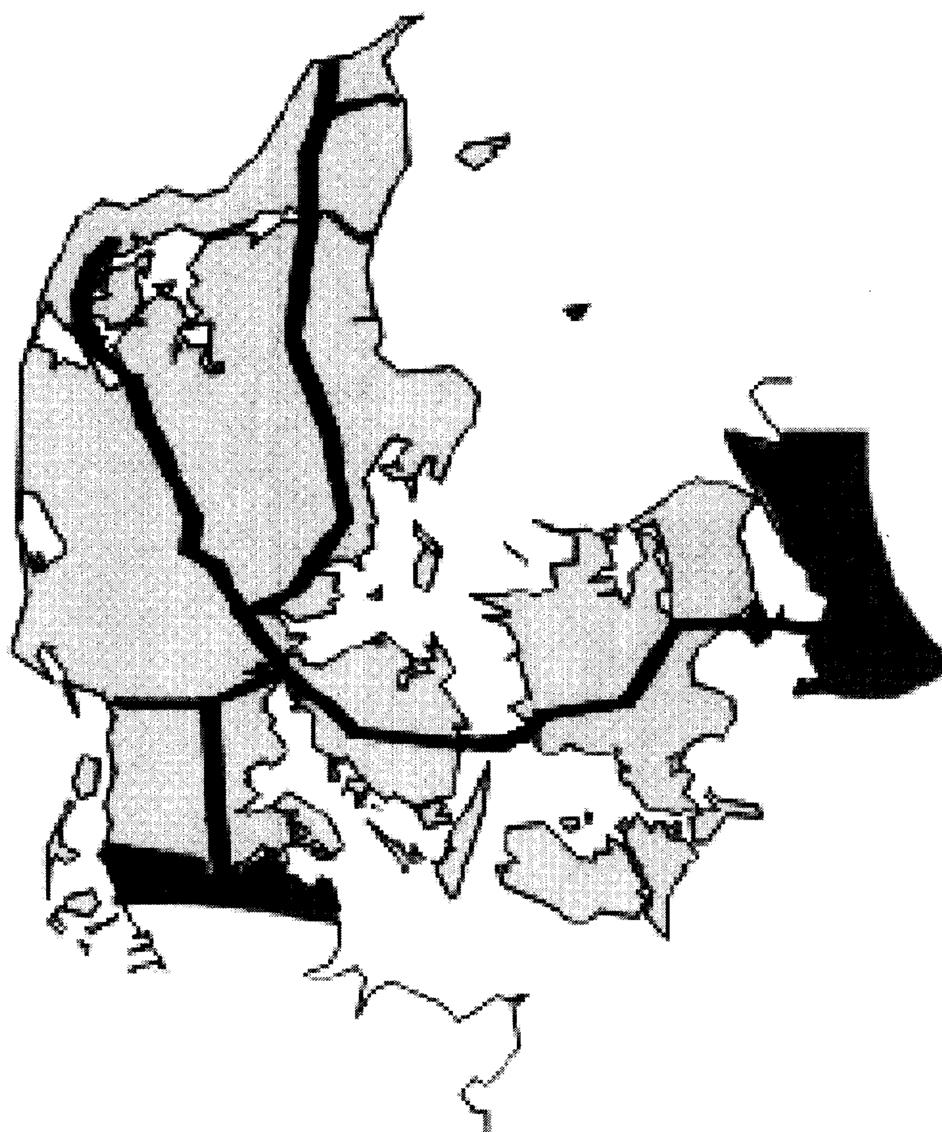


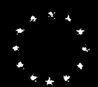
BELGIQUE/BELGIË



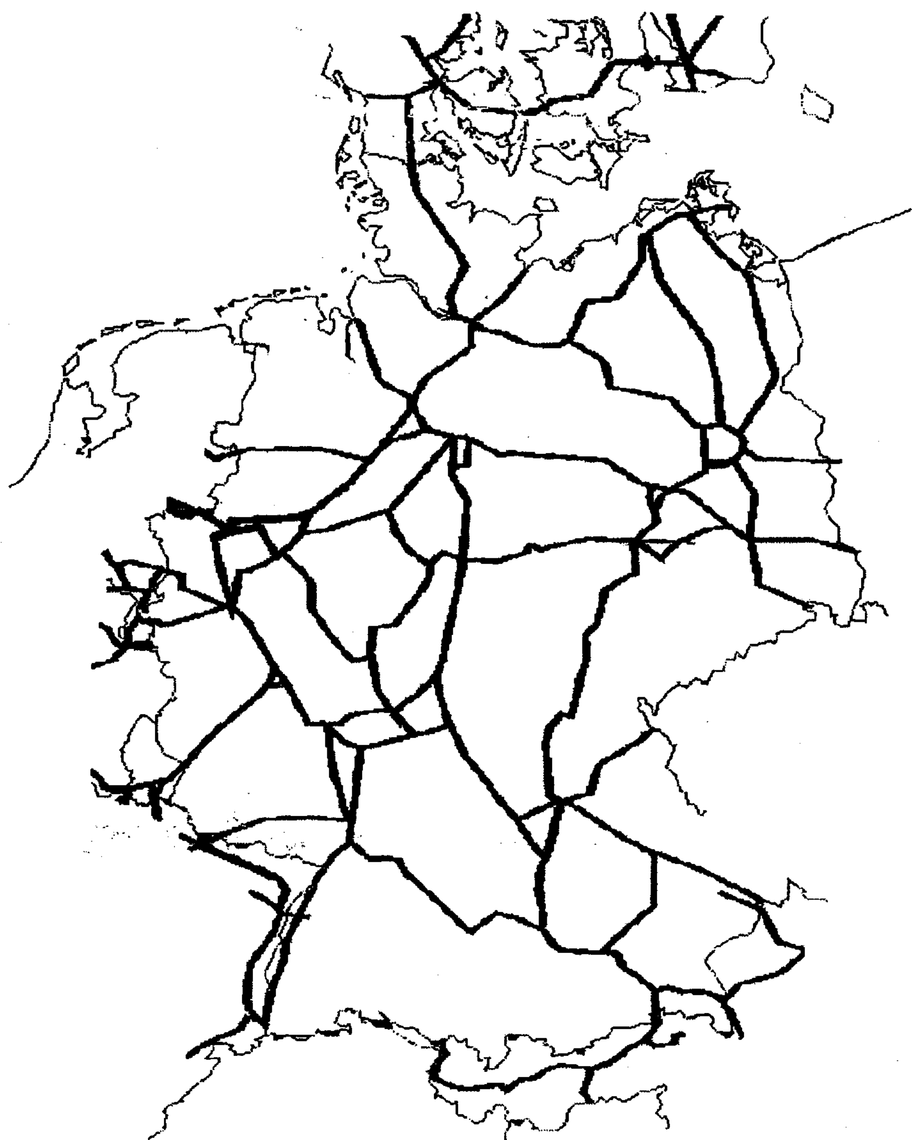


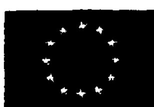
DANMARK



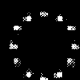


DEUTSCHLAND

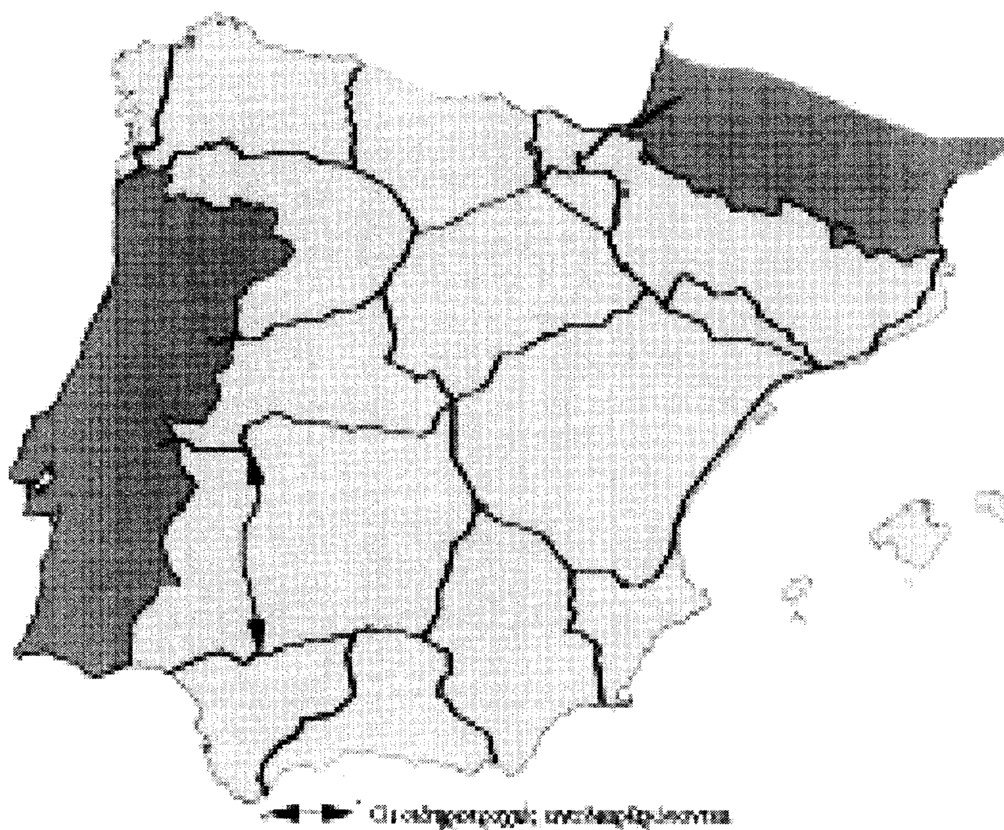




ΕΛΛΑΣ

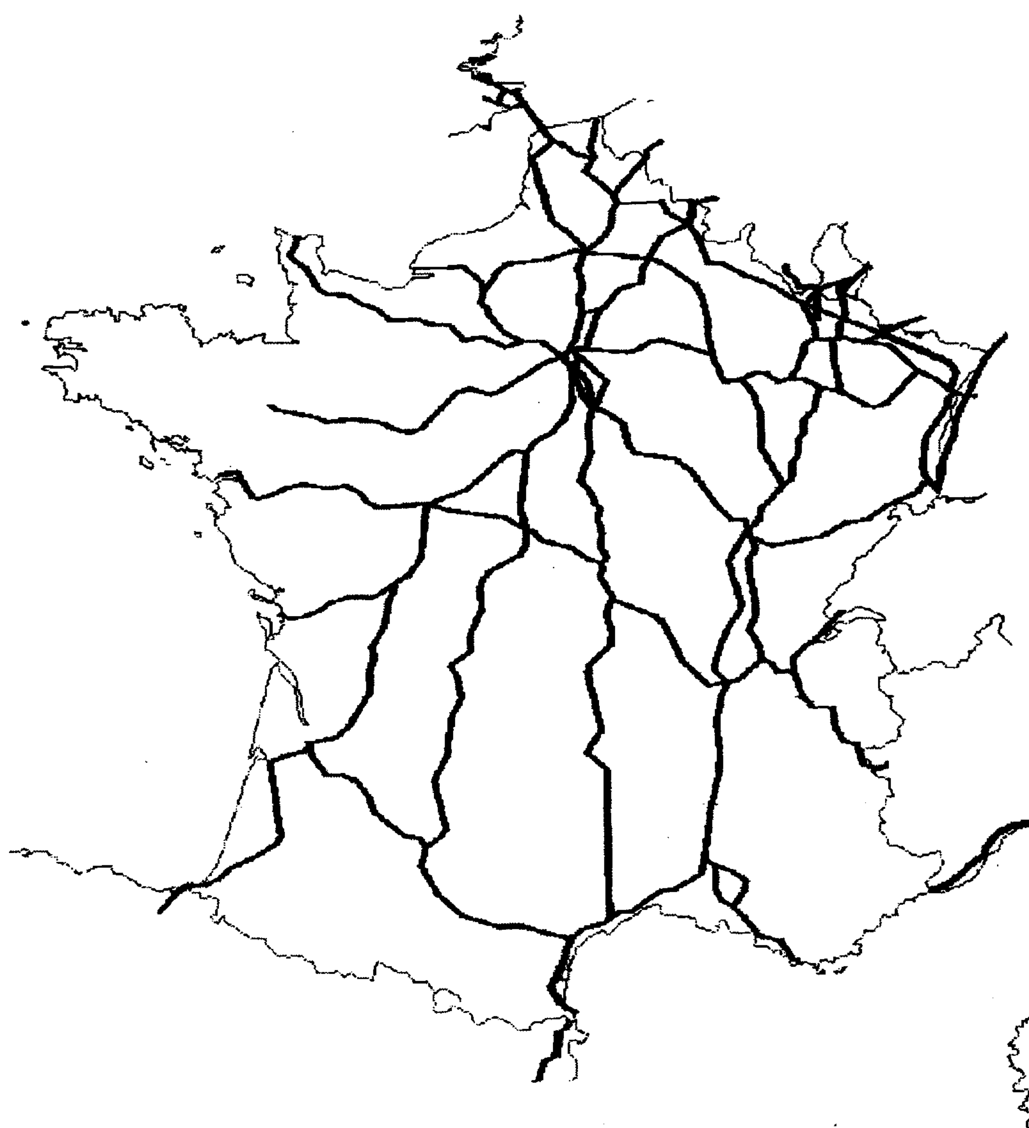


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



ITALIA



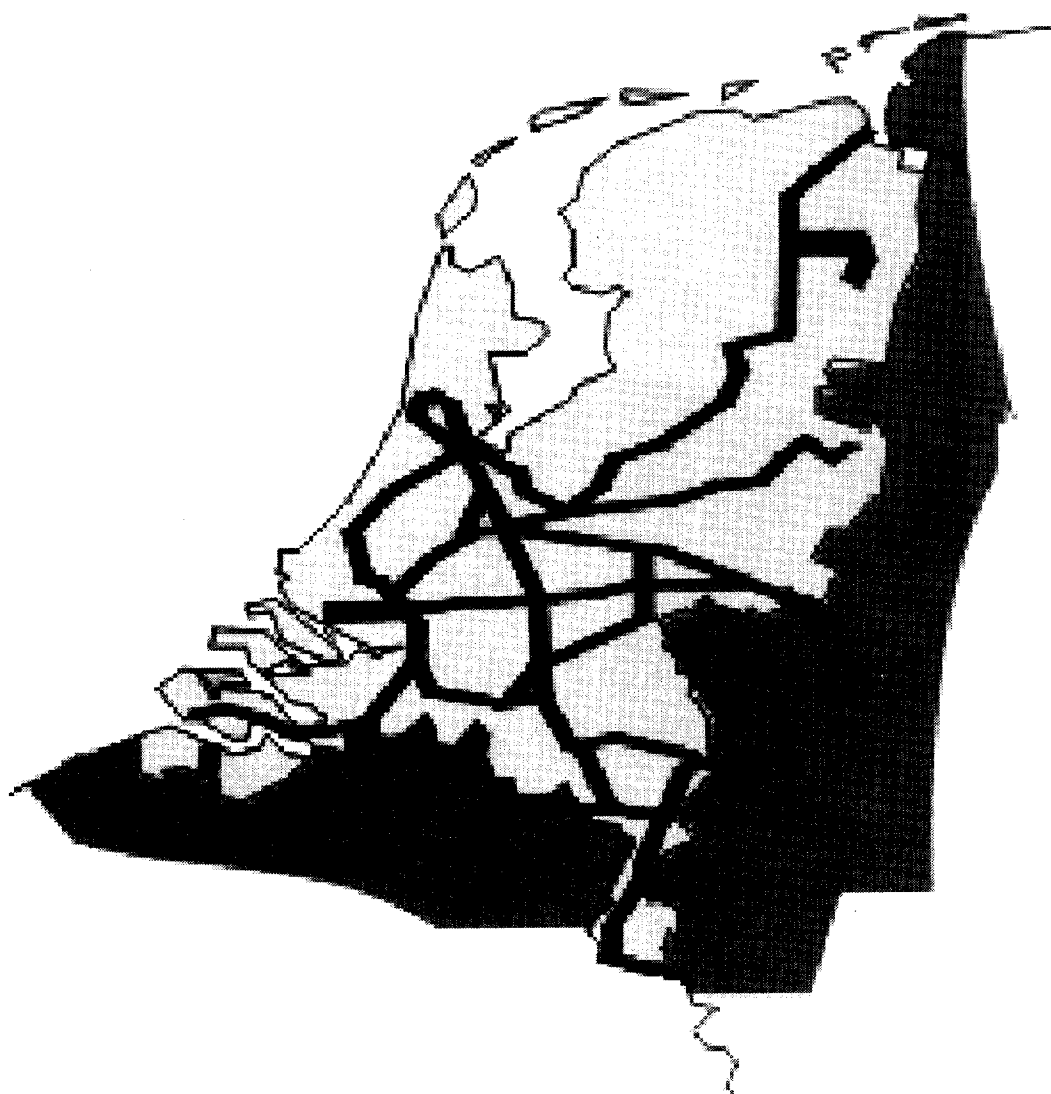


LUXEMBOURG



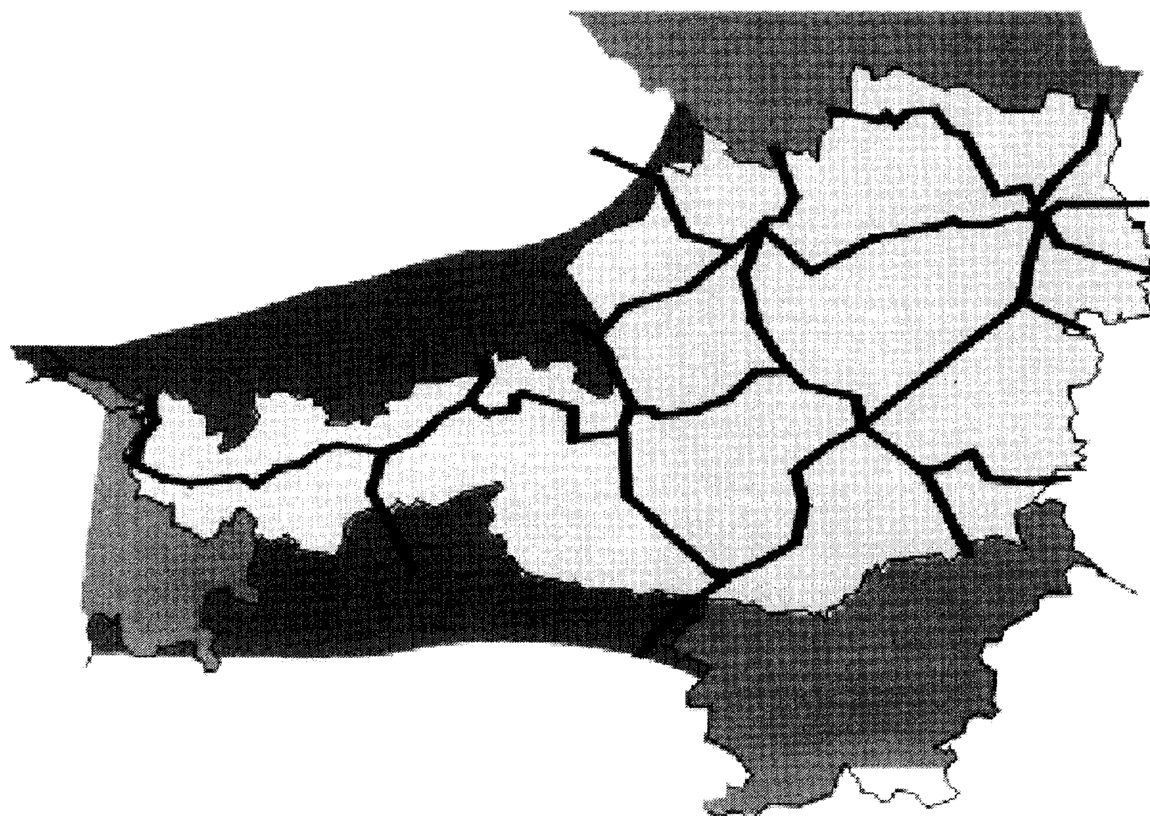


NEDERLAND



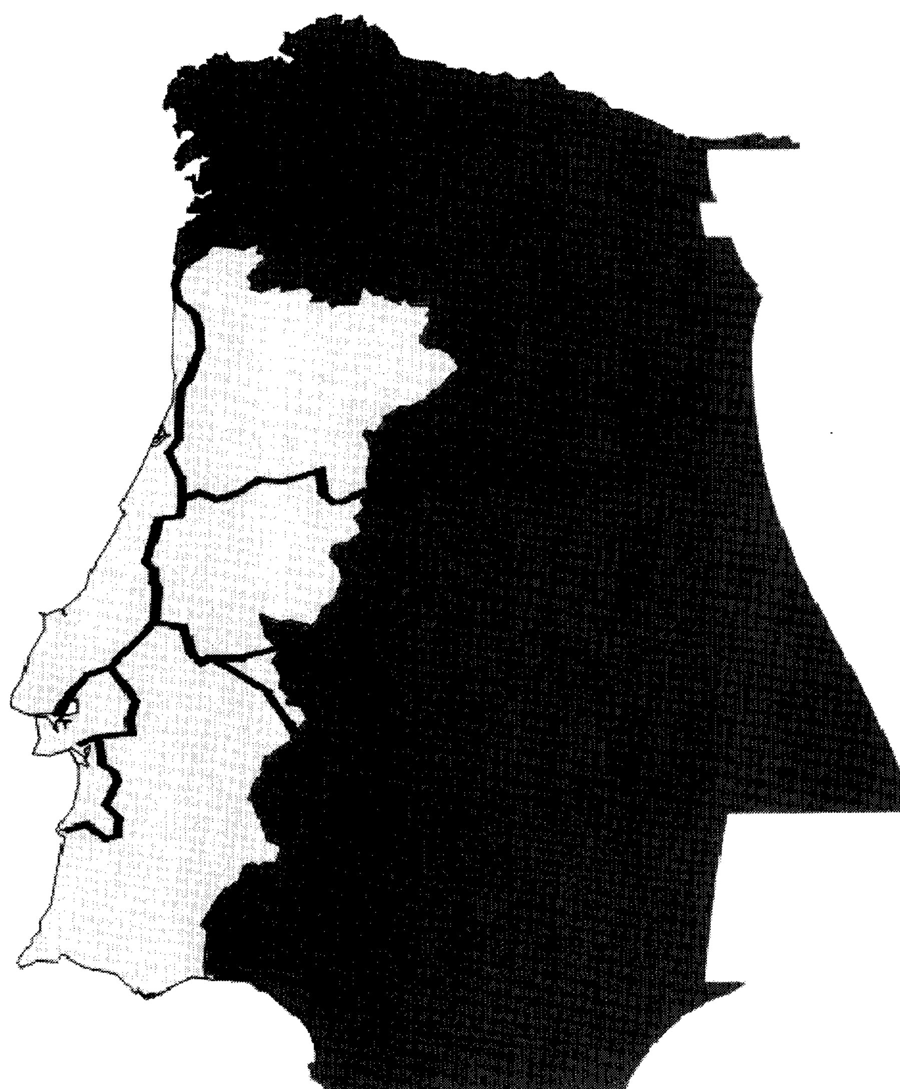


ÖSTERREICH





PORTUGAL

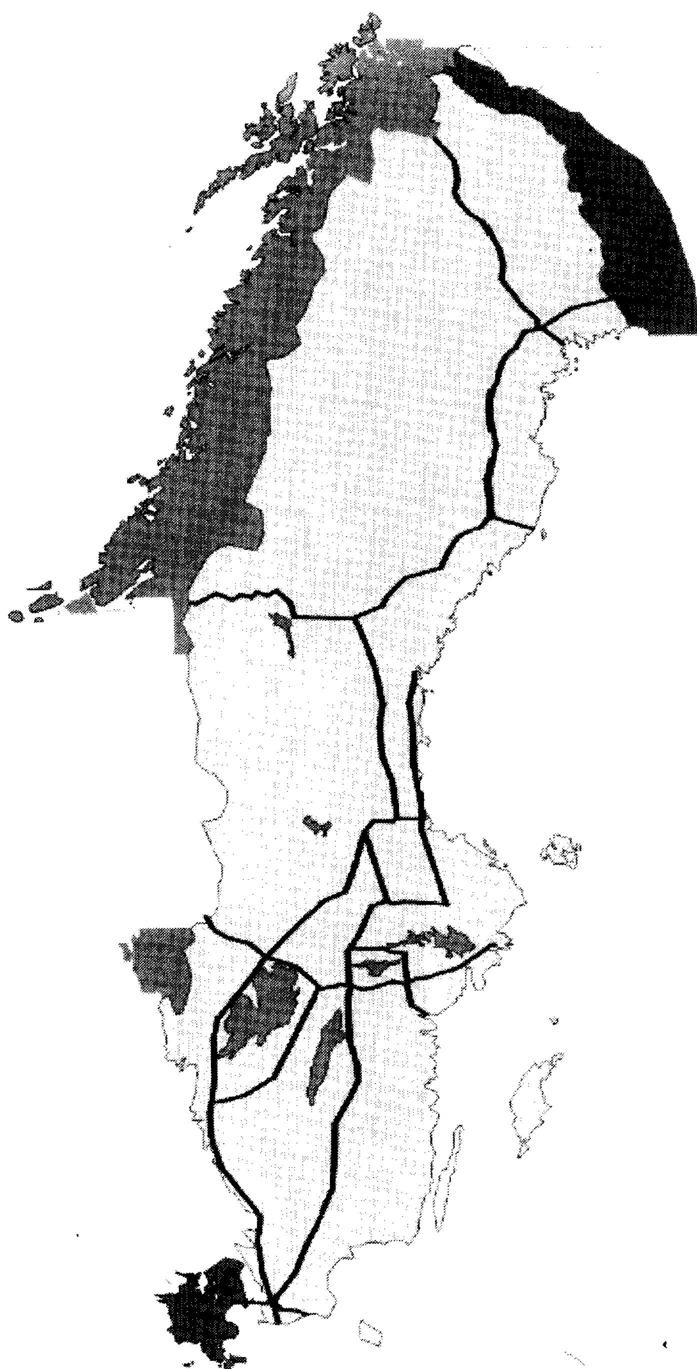




SUOMI/FINLAND



SVERIGE





UNITED KINGDOM

Παράρτημα II:
Πληροφορίες που υποβάλλονται για την έκδοση άδειας

Α.

1. Η εξέταση της χρηματοοικονομικής επιφάνειας πραγματοποιείται βάσει των ετήσιων λογαριασμών της επιχείρησης και για τις επιχειρήσεις που ζητούν άδεια και δεν είναι σε θέση να παρουσιάσουν αυτούς τους λογαριασμούς βάσει του ετήσιου ισολογισμού. Για την εξέταση αυτή πρέπει να παρασχεθούν λεπτομερείς πληροφορίες, ιδίως για τα ακόλουθα στοιχεία:

α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων.

β) κεφάλαιο και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση.

γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης.

δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού.

ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης

2. Ο αιτών δεν διαθέτει την απαιτούμενη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως όταν είναι υπερήμερος όσον αφορά την καταβολή σημαντικών ποσών εκ φόρου ή κοινωνικών εισφορών, στα πλαίσια της δραστηριότητάς του.

3. Η χρηματοοικονομική επιφάνεια είναι δυνατόν να αποδεικνύεται με την υποβολή έκθεσης πραγματογνωμοσύνης και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1.

Β.

1. Πληροφορίες για τη φύση και τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, κυρίως σε ό,τι αφορά τους κανόνες ασφαλείας.

2. Πληροφορίες για τα προσόντα του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια και το συγκεκριμένο τρόπο κατάρτισης του προσωπικού.

Παράρτημα III:
Περιεχόμενο της Δήλωσης δικτύου

Η Δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 11 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν.

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο Παράρτημα IV και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 16 και 17. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται.

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:

α) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από το Διαχειριστή υποδομής,

β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους αιτούντες,

γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής,

δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού,

ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,

στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,

ζ) τυχόν όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη Δήλωση δικτύου εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, των διεθνών υπηρεσιών και των έκτακτων αιτημάτων του άρθρου 31.

Παράρτημα IV:
Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής,

β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας,

γ) χρήση διακλαδώσεων και αλλαγών γραμμής,

δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών,

ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών περιλαμβάνει:

α) τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου συντρέχει η περίπτωση,

β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού,

γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις,

δ) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς φορτίου,

ε) σταθμούς διαλογής,

στ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών,

ζ) αμαξοστάσια φύλαξης,

η) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης,

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,

γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης,

δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

- έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,
β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,
γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

Παράρτημα V:
Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.

2. Οι μεταβολές του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου ή του εκάστοτε οριζόμενου μήνα αλλαγής δρομολογίων. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά το χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν κατά περίπτωση υπόψη αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Όταν γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές κατά ή μετά το θέρος, πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του μήνα αλλαγής δρομολογίων. Οι Διαχειριστές υποδομής μπορούν να συμφωνούν για διαφορετικές ημερομηνίες. Στην περίπτωση αυτή ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, οι Διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινά διεθνή δρομολόγια συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς κατανομής που προβλέπονται στο άρθρο 24. Οι Διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.

5. Το αργότερο τέσσερις μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο Διαχειριστής υποδομής καταρτίζει πίνακα των προβλεπόμενων δρομολογίων.

Άρθρο 50: Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 3 Μαρτίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ